59
F 181
V33, Sup.

TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN

XXIII. JAHRGANG 1926

HERAUSGEGEBEN VON
B. WEYER
KORVETTENKAPITÄN A.D.

NACHTRAG

Ergänzungen u. Berichtigungen
bis Ende Dezember 1926
mit 4 Abbildungen

J. F. LEHMANNS VERLAG / MÜNCHEN 1927

J. F. LEHMANNS VERLAG / MÜNCHEN

AUF SEE UNBESIEGT

Erlebnisse im Seekrieg, erzählt von Mitkämpfern.

Herausgegeben von E. von MANTEY, Vizeadmiral a. D.

Mit 28 Bildern gefallener Helden. 2 Bände geb. je M. 5.—

AUS DEM INHALT: Mit Scheer auf der Kommandobrücke / Die Vernichtung des englischen Linienschiffes „Goliath" vor den Dardanellen / Mit dem Marinekorps vor Antwerpen / Belagerung Tsingtaus / Die Marine am Euphrat / „S.M.S. Königsberg" / Das Maschinenpersonal auf einem Schlacht-Kreuzer in der Skagerrakschlacht / Die „Möve" auf dem Tanganjikasee / Als Schiffsarzt in der Skagerrakschlacht / Der letzte Kampf von „S M. S. Leipzig" / Die Versenkung der „Lusitania" / Der Endkampf von „S. M. S. Cöln" / Die letzten Stunden von „S. M. S. Wiesbaden" / U-Boot gegen U-Boot / An der flandrischen Küste / Der Untergang der „Mainz" / Eine U-Bootsfalle / Weddigens erster Sieg mit „U 9" / Die Todesfahrt der VII. Torpedobootshalbflottille / Im Schwarzen Meer / Transport und Landung zur Eroberung der baltischen Inseln / Durchbruch des Hilfskreuzers „Berlin" / Bei Gibraltar / „Regensburg" beim letzten Flottenvorstoss / Weihnachten in Scapa Flow u. a.

Diese authentischen Berichte von Teilnehmern an den beschriebenen Ereignissen und Taten wecken in ihrer Unmittelbarkeit eine lebhaftere Vorstellung als sonstige geschichtliche Darstellungen von dem Mut, der Ausdauer, der Findigkeit, dem kraftvollen, heiteren Geiste treuer Kameradschaft, vor allem dem Geiste der fraglosen Aufopferung fürs Vaterland.

(H. St. Chamberlain.)

Ist je ein kostbares Buch in deutscher Sprache geschrieben worden, dann ist es dies.

(Hamburger Nachrichten.)

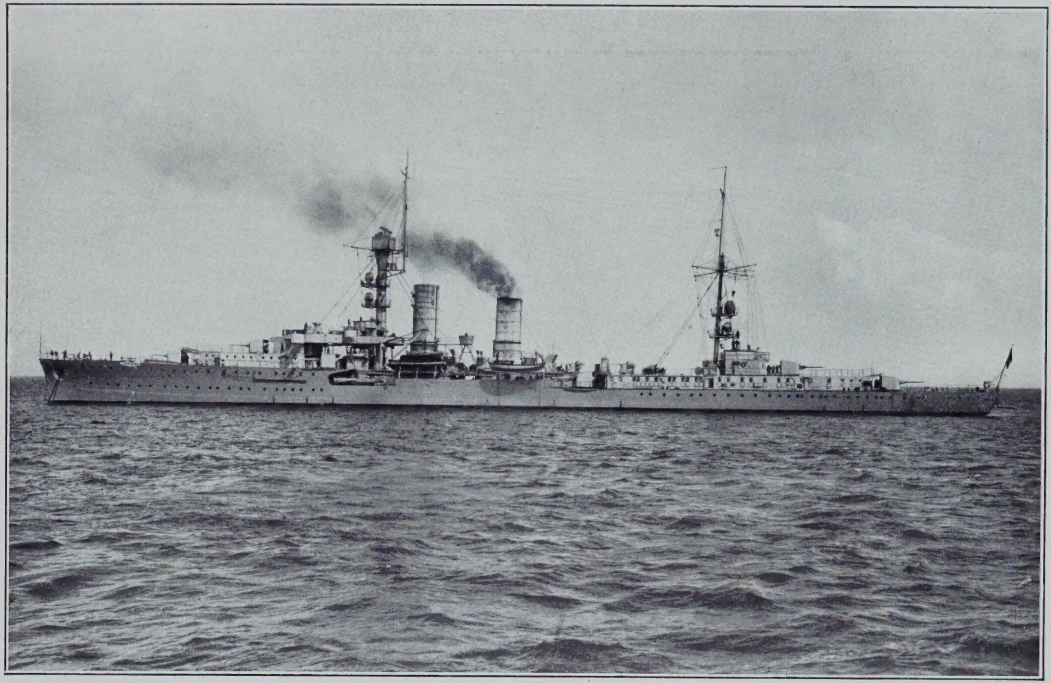
„Auf See unbesiegt II" hat alle Vorzüge, die wir bereits an dem ersten Bande gerühmt haben, die würdige Ausstattung, die geschickte Auswahl der Beiträge und die lebenswahre Schilderung von Taten auf allen Meeren.

(Hannov. Kurier.)

Gebt unserer Jugend solche Bücher in die Hand, lasst in ihr den Geist der Weddigen, Graf Spee und Thiele lebendig werden.

(Deutsche Allg. Ztg.)

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS



Depl. 6000 t **Artill.** } 8-15 L/50, 3-8.8
Masch. 46000 Tu. (vorläufige) } 18 Mg.
Schnell. 29.0 Sm.

Gesch. Krz. **Emden**
mit neuer Takelage

Torp. 8-50 ↑

Kohlen
Oel
Dampfstrecke 6500 Sm.

TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN

XXIII. JAHRGANG 1926

HERAUSGEGEBEN VON

B. WEYER

KORVETTENKAPITÄN A. D.

NACHTRAG

Ergänzungen u. Berichtigungen
bis Ende Dezember 1926
mit 4 Abbildungen

J. F. LEHMANNS VERLAG / MÜNCHEN 1927

Alle Rechte an Text und Bildern vorbehalten
Copyright 1927 J. F. Lehmann, München

E. Mühlthaler's Buch- und Kunstdruckerei G. m. b. H., München 2 NW

359
T181
v.23
sup.

Vorwort

Infolge der gewaltigen Einschränkung der Deutschen Marine war der Verkauf der letzten Jahrgänge des Taschenbuchs der Kriegsflotten leider so gering, daß der Verlag sich entschließen mußte, von der Herausgabe des fälligen XXIV. Jahrgangs abzusehen und nur dies Ergänzungsheft zum Taschenbuch 1926 erscheinen zu lassen.

Diese Blätter enthalten eine kurze Zusammenstellung der wichtigsten Neuerungen in den Schiffsbeständen der Kriegsmarinen während des letzten Jahres, sowie eine Neuaufstellung der Statistik über die Welthandelsflotten, des Schiffbaus und Seeverkehrs.

Der Jahrgang 1928 wird wieder im alten Umfang erscheinen.

Wandsbeck bei Hamburg, Marien-Anlage 14.
Ende Dezember 1926.

Bruno Weyer
Korvettenkapitän a. D.

P 54195

Inhalts-Verzeichnis

I. Teil. Ergänzungen zu den Flottenlisten im „Taschenbuch 1926".

Deutschland S. 5. Argentinien S. 8. Belgien S. 8. Brasilien S. 9. Chile S. 9. China S. 9. Cuba S. 10. Dänemark S. 10. England S. 10. Estland S. 13. Finnland S. 13. Frankreich S. 13. Griechenland S. 15. Italien S. 15. Japan S. 17. Jugoslavien S. 18. Lettland S. 19. Mexiko S. 19. Niederlande S. 19. Norwegen S. 19. Peru S. 19. Polen S. 20. Portugal S. 20. Rumänien S. 20. Rußland S. 21. Schweden S. 21. Siam S. 22. Spanien S. 22. Türkei S. 23. Uruguay S. 23. Venezuela S. 23. Vereinigte Staaten S. 24.

II. Teil. Statistisches über Handelsflotten, Schiffbau und Seeverkehr.

Entwicklung der Welthandelsflotte 1913—1926 S. 26. Die Handelsflotten der einzelnen Länder S. 27. Antriebsarten in der Welthandelsflotte S. 29. Bestand der deutschen Seeschiffe am 1. Januar 1925 S. 30. Die wichtigsten deutschen Reedereien und ihr Schiffsbesitz 1913 und 1926 S. 31. Entwicklung des Weltschiffbaues S. 33. Der Weltschiffbau 1925 S. 34. Baubestand des Weltschiffbaues am 30. Juni 1926 S. 35. Bau von Seeschiffen auf deutschen Werften S. 35. Der Seeverkehr in den wichtigsten deutschen Seehäfen 1925 S. 36. Verkehr im Kaiser-Wilhelm Kanal S. 37. Verkehr im Panamakanal S. 38. Verkehr im Suezkanal S. 38.

Deutschland.

Vom Stapel liefen die Torpedoboote mit den Baubezeichnungen W 102—W 107 auf der Marinewerft Wilhelmshaven und erhielten folgende Namen:

Torpedoboot	Möwe	am	4. März	1926
„	Greif	„	15. Juli	„
„	Seeadler	„	15. „	„
„	Albatroß	„	15. „	„
„	Kondor	„	22. September	1926
„	Falke	„	22. „	„

Möwe wurde am 1. Oktober 1926 in Dienst gestellt, die übrigen Fahrzeuge werden voraussichtlich im Frühjahr und Sommer 1927 fertig werden, Möwe stammt aus Marinehaushalt 1924, Depl 800 t, Länge 87 m, Breite 8.4 m, wurde begonnen Anfang März 1925, die übrigen sind aus Haushalt 1925.

Ausrangiert wurden: Tender Delphin (1906), S 175 (1910).

Auf Stapel liegen Herbst 1926:

Kreuzer B	auf	Marinewerft Wilhelmshaven	aus Haushalt 1925
„ C	„	Werft deutsche Werke, A.G Kiel	aus „ 1926
„ D	„	Marinewerft Wilhelmshaven	„ „ „
		6 Zerstörer	aus Haushalt 1926
		1 Torpedoboot	aus „ „

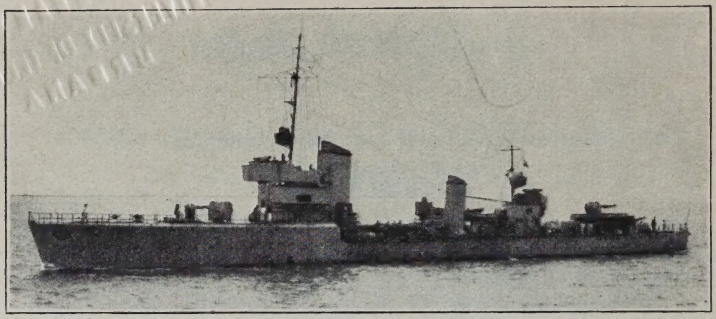
Von diesen Neubauten werden voraussichtlich fertig der Kreuzer B Frühjahr 1928, Kreuzer C Herbst 1928, Kreuzer D Frühjahr 1929, die Zerstörer und das Torpedoboot im Sommer 1928.

Bei allen vorstehend aufgeführten Neubauten handelt es sich nur um Ersatzbauten für veraltete Schiffe und Fahrzeuge, welche längst hätten ersetzt werden müssen und auch nach dem Versailler Vertrag hätten ersetzt werden können.

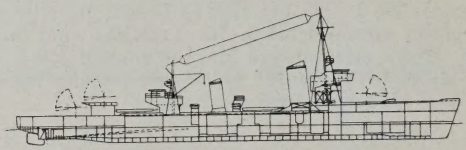
Der Artikel 190 des Versailler Vertrags lautet:

„Die Ersatzbauten dürfen keine größere Wasserverdrängung haben als:

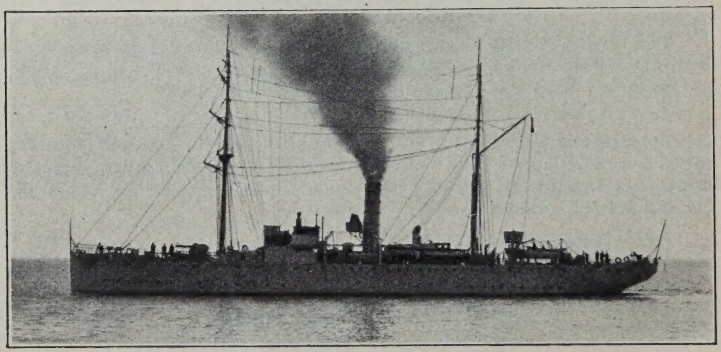
10 000 t	für	die Panzerschiffe
6 000 t	„	„ leichten Kreuzer
800 t	„	„ Zerstörer
200 t	„	„ Torpedoboote



Großes Torpedoboot **„Möwe“** (1926) 800 t



Großes Torpedoboot **„Möwe“** (1926)



Vermessungsschiff **„Meteor“** (1915) 1200 t

Mit Ausnahme des Falls eines Verlustes dürfen die verschiedenen Schiffsklassen erst ersetzt werden nach Ablauf von

20 Jahren für die Panzerschiffe und Kreuzer,
15 Jahren für die Zerstörer und Torpedoboote.“ *)

Tatsächlich haben alle deutschen Linienschiffe und Kreuzer diese Altersgrenzen des Versailler Diktats bereits überschritten, zum Teil schon seit Jahren, von den Torpedobooten über die Hälfte, so daß die heutige deutsche Flotte aus völlig überalterten Schiffen besteht.

Aus dem Marinehaushalt für 1926—27:

Von der Regierungsforderung wurden 5.9 Mill. M. durch den Reichstag gestrichen; die Kürzungen bezogen sich auf Mittel für die Instandhaltung der Schiffe, für die Werften und den Arsenalbetrieb, ferner auf Gelder für die Ergänzung von Waffen und Munition, sowie für die Einrichtung des alten Linienschiffes „Zähringen“ als ferngelenktes Zielschiff.

Der bewilligte Haushalt beziffert sich in seiner Gesamtsumme wie folgt:

Fortdauernde Ausgaben	126.1	Mill. M.
Einmalige Ausgaben	71.3	„ „
Insgesamt	197.4	Mill. M.

Die Personalstärke der Marine für 1926—27 wurde, entsprechend der Begrenzung durch das Versailler Diktat, auf 15000 Köpfe festgesetzt (gegen 79000 im Jahre 1914), einschl. der Offiziere.

Die freiwilligen Anmeldungen zum Marinedienst waren so zahlreich, daß nur 3,7 % von den Gesuchen für die Offizier- und Zahlmeister-Laufbahn und nur 3,8 % von den Meldungen zum Mannschaftsdienst berücksichtigt werden konnten.

Aus der Tätigkeit der Flotte 1926 ist hervorzuheben:

Ein Geschwader unter Vize-Admiral Mommsen, bestehend aus den Linienschiffen Schleswig-Holstein, Hannover, Hessen, Elsaß sowie den Kreuzern Amazone und Nymphe machte eine Übungsfahrt ins westliche Mittelmeer, wobei eine Reihe spanischer Häfen angelaufen wurde.

Kreuzer Berlin beendete seine Winter-Ausbildungsreise mit dem Eintreffen in Kiel am 22. März 1926.

Kreuzer Hamburg trat am 14. Februar 1926 mit 100 Seekadetten seine große Auslandsreise um die Erde an.

---

*) Zum Vergleich sei hingewiesen auf die Bestimmungen des Abrüstungsvertrages von Washington (gültig für die Ver. Staaten, England, Japan, Frankreich und Italien), demzufolge als Maximal-Deplacement für Linienschiffe 35000 t und für Kreuzer 10000 t festgesetzt wurde, während die Größe der Torpedofahrzeuge unbegrenzt gelassen wurde.

Für die englische Marine ist neuerdings die Altersgrenze für Linienschiffe auf 20 Jahre, für Kreuzer auf 15 Jahre und für Zerstörer auf 10 Jahre angesetzt worden

Kreuzer Emden begann am 14. November 1926 seine Reise um die Erde; Dauer $1^1/_2$ Jahre.

Vermessungsschiff Meteor setzte seine wissenschaftliche Forschungsfahrt im südatlantischen Ozean fort.

Fischereischutzschiff Zieten machte unter anderen Fahrten eine Forschungsreise in die Fischgründe des Nördlichen Eismeers, insbesondere auch in die fischreichen Küstengewässer des Murmansgebietes.

Linienschiff Schlesien beginnt nach vollendetem Umbau und gründlicher Überholung Anfang 1927 seine Probefahrten, nach deren Erledigung das Schiff die Hannover in ihrem Geschwaderdienst ablösen soll.

Änderungen im Organisationsplan der Reichsmarine für 1926—27

(siehe Taschenbuch der Kriegsflotten 1926, Seite 294 ff):

Die Küstenwehr-Abteilungen haben die Bezeichnung Marineartillerie-Abteilungen erhalten.

Argentinien.

Auf Stapel gelegt wurde:

1 Zerstörer, nach dem spanischen „Churruca Typ", 1650 t, 36 Sm., 5—12 cm, 1—7.5 L.A.K., 6—53 T.R(2 Tr.R) auf der spanischen Werft in Cartagena: Sociedad Español de Construccion Naval (Vickers).

Geplanter Ausbau der Marine.

Das Parlament genehmigte Ende September 1926 die Summe von 75 Mill. Goldpesos zum Ausbau der Marine. Es ist geplant, in Mar del Plata eine Staatswerft anzulegen, sowie die Werften am La Plata und in Puerta Belgrano zu erweitern.

An neuen Schiffen sollen beschafft werden: 3 Kreuzer, 6 Zerstörer und 6 U-Boote. Die Verausgabung der zur Verfügung gestellten Mittel soll sich auf einen Zeitraum von 10 Jahren erstrecken.

Belgien.

Neubezeichnungen der im Taschenbuch 1926 aufgeführten Torpedoboote.

Die 243 t Boote heißen: A 21, A 22, A 23, A 24, A 25 (es sind dies die früheren deutschen Boote A 30, A 40, A 42, A 43, A 47 (1915—16).

Die 107 t Boote heißen:

A 1 bis A 9 (es sind die früheren deutschen Boote A 14, A 12 A 4, A 5, A 8, A 9, A 11, A 16, A 20 (1914—15).

Folgende belgischen Boote haben auch Namen bekommen: A 1 = Prince Leopold, A 2 = Prince-Charles, A 3 = Princesse-Marie-José.

An Minensuchern sind 23 Fahrzeuge vorhanden, darunter 17 frühere deutsche Minenräumboote (Motorboote).

Abschaffung der Marine.

Im Juni 1926 hat der Ministerrat beschlossen, die Marine aufzugeben.

Der von Frankreich zu Ausbildungszwecken zur Verfügung gestellte Geschützte Kreuzer D'Entrecasteaux wurde zurückgegeben; die übrigen Fahrzeuge wurden verkauft, die Marineteile aufgelöst.

Brasilien.

Stapelläufe fanden nicht statt.

Im Bau liegt:

Das Minen-U-Boot von 1300 t auf der Werft Ansaldo in Genua, wie im Taschenbuch 1926 angegeben.

Überholungen:

Die Linienschiffe Sao-Paulo und Minas Geraes sind nach dem Kriege einer gründlichen Instandsetzung unterzogen worden; die Kreuzer Bahia und Rio-Grande-do-Sul ebenfalls; sie erhielten Oelfeuerung; dazu 6 Th. Kessel.

Zuwachs.

6 ehemals deutsche Torpedoboote der A- und V-Klasse von 360 t, gebaut 1914–18, wurden von den Ententemächten der brasilianischen Marine zugeteilt.

Neubaupläne.

Der letzte der verschiedenen Flottenbaupläne, die wiederholt aufgestellt, aber nicht ausgeführt wurden, umfaßt die Beschaffung von: 1–10000 t Kreuzern, 5 Zerstörern, 5 U-Booten und mehreren Hilfsfahrzeugen.

Ein Regierungsvorschlag, daß die einzelnen Staaten 1/5 ihrer Einnahmen dem Flottenbaufond zuweisen sollten, fand keine geschlossene Zustimmung, wodurch die Ausführung des Programms verhindert wurde.

Chile.

Ein Schiffbauplan, über dessen Ausführung noch nichts beschlossen ist, umfaßt: 6 Kreuzer, 10 Zerstörer, mehrere U-Boote und Flugzeuge.

China.

Nichts Neues bekannt.

Cuba.

Nichts Neues.

Dänemark.

Von Stapel gelaufen:

U-Boot Dryaden $\frac{310}{375}$t am 4. Juni 1926.

Auf Stapel liegt noch:

Das Schwesterboot Daphne.

Unter Spezialschiffe ist aufzunehmen:

Transporter Hermod (1921), 3900 t, 9 Sm., 800 PS. Besatzung 21 Köpfe.

England.

Von Stapel liefen bis gegen Ende 1926.

Linienschiff Rodney am 17. Dezember 1925, fertig April 1927. Das Schwesterschiff Nelson (3. September 1925) fertig Ende 1926.

Die 10000 t Kreuzer aus dem Haushalt 1924/25, fertig Herbst 1927:

Suffolk am 16. Februar 1926.
Kent am 16. März 1926.
Berwick am 30. März 1926.
Cornwall am 11 März 1926.
Cumberland am 16. März 1926.

} Art: 8—20.3, Masch: Parsons Getriebe Tu., Kess: Y für Oelfeuerung Torpedowulst. Fertig Herbst 1927.

Die Zerstörer aus dem Haushalt 1924/25, fertig 1926:

Amazon am 27. Januar 1926, 1330 t, 37 Sm., 4—12 cm, 7—4 cm, 2 Dr. T.R.
Ambuscade am 14. Januar 1926, 1210 t, 37 Sm., 4—12 cm, 7—4 cm, 2 Dr. T.R.

Das U-Boot Oberon am 24. September 1926, $\frac{1340}{1750}$ t.

Das U-Boot für die Australische Regierung:

Oxley am 29. Juni 1926.
Otway am 7. September 1926.

Auf Stapel liegen Ende 1926.

Die 10000 t Kreuzer:

Australia für die Australische Regierung, fertig 1928.
Canberra für die Australische Regierung, fertig 1928.
Devonshire aus Haushalt 1925/26, fertig 1929.
London aus Haushalt 1925/26, fertig 1929.
Shropshire aus Haushalt 1925/26, fertig 1929.
Sussex aus Haushalt 1925/26, fertig 1929.
A aus Haushalt 1926/27,
B aus Haushalt 1926/27,
C von 8000t aus Haushalt 1926/27.

Die Flußkanonenboote aus dem Haushalt 1925/26, fertig 1927:

I bis IV, Anfang 1926 bei Yarrow & Co., in Bau gegeben.

Die U-Boote:

I bis VI aus Haushalt 1926/27.

Ein Flugzeugträger:

A für die Australische Regierung.

Ein U-Boots-Mutterschiff:

A aus Haushalt 1926/27, bei Vickers im Bau.

Ein Werkstattschiff:

A aus Haushalt 1926/27.

Im Umbau befinden sich:

Die Linienschiffe der Queen-Elizabeth-Klasse außer Warspite, bei dem derselbe beendet ist. Die Änderungen betreffen hauptsächlich besseren Unterwasserschutz, Einbau von Torpedoschutzwulsten sowie Sicherung des Kommando- und Artillerieleitungs-Standes gegen Rauchstörung. Letzteres soll erreicht werden dadurch, daß der vordere Schornstein nach achtern umgebogen und in den hinteren Schornstein hineingeführt wird.

In der Fertigstellung begriffen ist:

Der Minenkreuzer Adventure, welcher Februar 1927 fertig werden soll. Die jüngst bekannt gewordenen Angaben über dies Ende 1922 in Bau gelegte Schiff lauten: Standartdeplacement (d. h. ohne Brennstoff und Speisewasser) 6700 t, normales Depl. 7260 t, größte Lg. 158.5 m, größte Br. 17.7 m, mittl. Tiefg 5.9 m, Artillerie 4—12 cm, 16—4.7 cm und Mg.; Parsons Tu. und Diesel Motoren, 27.7 Sm.

Fertig gestellt worden sind:

Die Kreuzer Emerald und Enterprise, sowie nach ihrem Umbau das Linienschiff Warspite und Schlachtkreuzer Renown, ferner die U-Boote L 26 und L 27.

Sonstige Änderungen:

Die Minenleger der M-Klasse erhielten Namen wie folgt: Medea (ex M 22), Medusa (ex M 29), Melpomene (ex M 31), Minerva (ex M 33).

Folgende Schiffe werden bis zum 31. März 1927 ausrangiert:

Die Linienschiffe: Ajax, Centurion, King-George V und Thunderer gemäß dem Abrüstungsvertrag von Washington nach Fertigstellung der neuen Linienschiffe Nelson und Rodney.

Centurion wird nach Abarmierung Flottenzielschiff an Stelle des alten Linienschiffs Agamemnon, Thunderer ist als Kadettenschulschiff ersetzt durch den Monitor Erebus.

Der Kreuzer: Aurora.

Die Zerstörer: Sikh, Radstock, Raider, Redgauntlet, Sable, Satyr, Sharpshooter, Sorceress, Stork, Tarpoon, Telemachus, Rapid, Retriever, Sabrina, Truculent.

Die U-Boote: L 9, CH 14 und CH 15, K 2, K 6, K 12, H 29, K 14, K 22.

Die Wachtboote: PC 70—73, P 47, P 46 und die **Küsten-Motorboote:** 287, 307 und 519.

Der Marinehaushalt 1926/27

beziffert sich auf insgesamt 58.1 Mill. £, das sind 2.4 Mill. ℳ weniger als im Vorjahre.

Der Schiffbauplan für 1926/27 sieht vor die Inbaunahme von:

2 Kreuzern zu je 10000 t,
1 Kreuzer zu 8000 t,
6 U-Booten der Oberon-Klasse,
4 Motorbooten,
1 U-Boots-Mutterschiff,
1 Werkstattschiff.

Dieser Jahresplan entspricht den im großen Neubauplan für 1925—30 für das Jahr 1926/27 festgesetzten Angaben [vergl. Taschenbuch der Kriegsflotten 1926, Seite 318].

Die Personalstärke für 1926/27 wurde im Haushalt bestimmt in gleicher Höhe wie im Jahre zuvor, nämlich auf 102675 Köpfe.

Die Marinen der Tochterstaaten.

Im Februar 1926 wurde verfügt, daß Indien wieder seine eigene Marine haben solle.

Sie erhält die Bezeichnung „Königlich Indische Marine" und führt die englische Kriegsflagge.

Damit gibt es nunmehr neben der Englischen Marine folgende Marinen der Tochterstaaten:

1. **Die Königlich Indische Marine.**

   Sie besteht zunächst nur aus eigenen Wacht- und Hilfsfahrzeugen. Die zur Zeit in Indien stationierten englischen Schiffe bleiben einstweilen dort zum Handelsschutz.

2. **Die Königlich Australische Marine.**

   Sie setzt sich zusammen aus 4 Kreuzern, 1 Flottillenführer, 6 Zerstörern der River-Klasse, 5 Zerstörern der S-Klasse und einigen Hilfsschiffen.
   Im Bau sind: 2 Kreuzer, 2 U-Boote und 1 Flugzeugträger.

3. **Die Marine Neuseelands.**

   Zählt zur Zeit 2 Kreuzer und 1 Depotschiff.
   Geplant ist der Bau von 1 Kreuzer, 1 U-Boot und 1 Öldampfer.

4. **Die Königlich Kanadische Marine.**
Zählt gegenwärtig: 2 Zerstörer, 2 U-Boote und 4 Minensucher, 1 Hilfsschiff und mehrere Regierungsdampfer.

5. **Die Marine Südafrikas.**
1 Vermessungsschiff, 2 Minenräumer und 1 Schulschiff (älterer Kreuzer).

Unfälle: Sloop Valarian (1915) 1250 t, ist am 22. Oktober 1926 in einem Orkan südlich der Bermudas gesunken, 3 Offiziere und 82 Mann ertrunken, 19 Überlebende durch Kreuzer Capetaon gerettet.

Estland.

Nichts Neues von Belang.

Finnland.

Der im Taschenbuch 1926 verzeichnete Schiffbauplan ist nicht angenommen worden, sondern die Entscheidung darüber bis zu den allgemeinen Wahlen 1927 verschoben worden. Einstweilen wurden für die Marine nur 27 Mill. F.M. bewilligt und sollen zunächst beschafft werden:

1 Panzerkanonenboot, 2 Motor-Torpedoboote und 4 U-Boote.

In Bau gelegt ist Ende September 1926 auf der Crichton-Vulkan-Werft A.G. das erste U-Boot; es soll eine Länge von 63 m bekommen bei 6 m Breite und einer Tauchtiefe von 75 m.

Frankreich.

Vom Stapel liefen:

Die 10 000 t-Kreuzer:
Duquesne am 17. Dezember 1925.
Tourville am 24. August 1926.

Die Zerstörer:
Alcyon am 26. Juni 1926.
Mars am 28. August 1926.
La Fortune am 7. November 1926.
La Palme am 8. Juli 1926.
La Railleuse am 10. September 1926.

Die U-Boote:
Galatée am 18. Dezember 1925.
Phoque am 16. März 1926.
Nymphe am 1. April 1926.
Espadon am 27. Mai 1926.
Caiman am 27. Mai 1926.
Calypso Januar 1926.
Doris Juni 1926.
Euridice Januar 1926.
Danaë März 1926.

Der Öldampfer:
General-Gassouin am 29. April 1926.

Auf Stapel liegen 1926/27:

Der 10000 t-Kreuzer Suffren.

3 Flottillenführer je 2690 t Bison, Guépard und Lion.

8 Zerstörer je 1500 t Basque, Bordelais, Boulonnais, Brestois, Adroit, Fortune, Palme, Railleuse.

2. U-Kreuzer je 3000 t Redoutable und Vengeur.

7 U-Boote I. Kl. je $\frac{1560}{1800}$ t Archimède, Fresnel, Monge, Poincaré, Pascal, Pasteur, Poncelet.

4 U-Boote II. Kl. je $\frac{600}{770}$ t Danaë, Doris, Euridice, Thetis.

2 U-Minenleger 760 t Saphir, Turquoise.

Dazu kommen später die im Haushalt 1926/27 bewilligten Neubauten:

1—10000 t-Kreuzer.

3 Zerstörer von 2650 t.

4 Torpedoboote „ 1450 t.

1 U-Kreuzer „ 3000 t.

5 U-Boote I. Klasse „ 1500 t.

4 U-Boote zum Küstenschutz: Arethouse, Argonaute, Diane, Meduse.

1 U-Minenleger von 850 t.

1 U-Boots-Mutterschiff von 6000 t.

1 Überwasser-Minenleger: Pluton 5300 t, auf Staatswerft Lorient, soll bis 1. März 1930 fertig sein.

1 Flugzeugträger: Commandant-Teste von 10000 t.

1 Öldampfer.

1 Flußkanonenboot (für den Jangtse): Francis-Garnier.

1 Schulschiff von 5500 t (Ersatz für Jeanne d'Arc), 20 Sm., 7—15 cm, 4—7.5 cm, 2—4 cm, 8 Mg., 2—55 T.R, 2 Flugzeuge.

2 Öldampfer.

Ausrangiert worden sind:

2 Panzerkreuzer: Condé und Montcalm.

5 Zerstörer: Poignard und Sape (1906), Capitaine Mehl, Casque, Cimeterre, Commandant Bory (1910—14).

4 Torpedoboote: Nr. 315, 321, 318, 330 (1901—06).

1 U-Bootsjäger: V 62, 64 und 70

1 Minensucher: Curieuse (1916), Moulière 1918).

1 Transporter: Seine (1913).

1 U-Minenboot: Roland-Norillot.

1 U-Boot II. Kl.: Andromaque.

1 Gesch. Kreuzer: Colmar.

Marinehaushalt 1926/27.

Die Gesamthöhe des Marinehaushalts beträgt 1900 Mill. Fr. Die oben aufgeführte Übersicht zeigt die bewilligten Neubauten.

Griechenland.

Vom Stapel lief:

U-Boot Katsonis am 20. März 1926 auf Werft Schneider-Creusot. Das Schwesterboot Papamicolis liegt auf derselben französischen Werft noch auf der Helling; beide Boote erhalten: Depl. $\frac{605}{775}$, $\frac{14}{95}$ Sm., 1 Geschütz und 1 Mg., 6—53 T.R., Lg. 63.

Auf Stapel liegen:

4 U-Boote $\frac{710}{\cdot}$ t bei der Loire-Werft.

6 Dampfpinassen für ein Buggeschütz bei Thornycroft, Southampton.

1 Segelschulschiff Ares von 1870 t in Frankreich.

Überholungen haben erfahren:

1925/26 in England die **Linienschiffe** Kilkis und Limnos, **Panzerkreuzer** Georgios-Averoff und die **Zerstörer** Aëtos, Leon, Jerax, Panthera; der **Kreuzer** Helle wurde in Frankreich in Stand gesetzt und zu Minenleger umgebaut.

Italien.

Vom Stapel liefen:

Kreuzer: Trieste am 25. Oktober 1926.
Zerstörer: Bettino-Ricasoli am 29. Januar 1926 in Neapel.
„ Danielo-Manin am 15. Juni 1926 in Fiume.
„ Nazario-Sauro, Franzesco-Nullo, Cesare-Battisti 1926.
Minenleger: Milazzo Ende 1925.

Auf Stapel sind Ende 1926:

Zerstörer:

Aquilone, Borea, Euro, Espero, Nembo, Ostro, Turbine, Zeffiro von 1300 t.

Unterseeboote:

Marcantonio-Bragadino, Filippo-Corridoni $\frac{825}{\cdot}$ t

Antonio-Sciesa, Enrico-Totti, Domenico-Millelire $\frac{1360}{1760}$ t.

Giovanni-Bausan, Marcantonio-Colonna, Vettor-Pisani, Sperl $\frac{805}{}$ t.

Pier-Capponi, Giovanni-Procida, Masaniello, Des-Geneys $\frac{780}{}$ t.

Ausrangiert worden sind:

Die Hochseetorpedoboote:

Zeffiro (1904) und Stralo (1901), Carabiniere (1907), Climene (1906).

Die Küstentorpedoboote:

71 PN, 36 PN, 25 AS, 30 AS, 23 OS, 5 PN, 68 NP, 63 OL.

Die alten Fahrzeuge:

Alula, Augusta, Berenice, Boco, Cireni, Gallipoli, Gen.-Arimondi, Otranto, Carlotto, Carboto, Palmaiola, Porto-Corsini, Ricardo, Gracioli-Lante, Capi-Verri, Rimini-Toselli, Giovannini, Aurora, Archimede, Giuliana (1910—15) 250—1000 t

Der Marinehaushalt für das Jahr 1926/27 beziffert sich auf 1,040'340,130 Lire, das sind 60'340,000 Lire mehr als im Vorjahr. Die Mehrkosten betreffen hauptsächlich 33 Millionen für Neubauten und 19 Millionen für Besserstellung des Personals.

Die Personalstärke wurde festgesetzt auf 2222 Offiziere und 43 000 Mann.

Sonstiges.

Das im Taschenbuch 1926, Seite 80 als Schwesterschiff des Alessandro Volta aufgeführte 4500 t große Mutterschiff für U-Boote heißt nicht Salinotti, sondern Antonio-Pacinotti.

Schiffbauplan.

Der noch in Ausführung begriffene Bauplan, 1923 vom Admiral Thaon-di-Revel aufgestellt, sah die Inbaunahme vor folgender Schiffe von 1923—1927/28.

Im Rechnungsjahr	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	Summe
Kreuzer	2	2	—	—	1	5
Zerstörer	4	4	4	4	4	20
U-Boote	4	4	4	4	4	20
Sonderschiffe	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	.

Ende 1926 sind von den Schiffen fertig: 2 Kreuzer, 8 Zerstörer und 8 U-Boote.

Der Marinehaushalt 1926—1927.

Für das Rechnungsjahr 1926/27 (laufend vom 1. Juli 1926 bis 30. Juni 1927) waren als Gesamtsumme vorgesehen 1 040 340 130 Lire, das waren 60 340 000 Lire mehr als im Vorjahr. Für Neubauten waren von der Gesamtsumme bestimmt 210 Millionen Lire. — Dazu wurden in einer Nachtragsforderung bewilligt 160 Millionen Lire und ferner für außerordentliche Ausgaben 100 Millionen Lire, von denen 64 Millionen für Verbesserung im Ausrüstungs- und Verpflegungswesen, Ausbau der Küstenverteidigung, der Werften, Kriegshäfen und neuen Stützpunkte verwendet werden sollten.

Die Personalstärke wurde auf 2227 Offiziere und 43 000 Mann festgesetzt.

Japan.

Vom Stapel gelassen sind:

Die 7200 t Kreuzer:

Aoba am 25. Septb. 1926.
Kinugasa „ 25. Oktober 1926.
Furutaka „ 26. Februar 1925, ist fertig.
Kako „ 10. April 1925 ist fertig.

Die Zerstörer I. Klasse:

Nr. 28, 29 und 31 von 1800 t im Jahre 1926.
Nr. 11, 13, 19, 23, 25 „ 1470 t „ „ 1925 und 1926, sind fertig.
Nr. 15, 17, 21, 27 „ 1420 t „ „ 1925, sind fertig.

Die U-Boote I. Klasse:

Kobe am 8. November 1926 von 2200 t, 25 Sm, 2—12 cm, 1—8 cm L.A.K. 2 Flugzeuge.

J 1, J 2, J 3 . . . von $\frac{2000}{\cdot}$ t im Jahre 1924 und 1925, fertig.

J 21, J 22, J 23 . . . „ $\frac{1000}{\cdot}$ t „ „ 1925 und 1926.

J 51, J 52, J 53, J 54, J 55, J 56, J 57, J 58 von $\frac{1500}{2000}$ t im Jahre 1923—1926.

R 57 am 18. März 1926.

Die U-Boote II. Klasse:

Ro 65 und Ro 67 von $\frac{1000}{1500}$ t im Jahre 1925—26.

Auf Stapel liegen:

Die 10000 t Kreuzer:

Haguro begonnen 1926
Aschigara „ 1926
Naschi soll noch 1926 zu Wasser
Mioko „ „ 1926 „ „

Die Zerstörer I. Klasse:

Nr. 28, 30, 31, 32, 33, 34 von 1800 t.

Die U-Boote I. Klasse:

13 (?) Neubauten.

Der Flugzeugträger:

Schokaku von 6000 t.

Schiffbauplan.

Der im Taschenbuch 1926, Seite 328 verzeichnete Flotten-Ergänzungsplan für 1926—1930, welcher den Bau von 5 Kreuzern, 20 Zerstörern, 3 Kanonenbooten und 5 Sonderschiffen vorsah, und dessen Beratung zunächst verschoben wurde, ist inzwischen in etwas reduzierter Form wieder zur Annahme empfohlen worden. Die ursprüngliche Summe von 320 Millionen Yen wurde ermäßigt auf 294 Millionen.

Bewilligt wurden schließlich 260 Millionen Yen und der Beginn folgender Neubauten im Zeitraum 1926—1930:

4 Kreuzer, 15 Zerstörer, 4 U-Boote, 2 Kanonenboote.

Jugoslavien.

Die Regierung ist eifrig bemüht, eine wirksame Marine zur Küstenverteidigung zu schaffen, wobei sie durch einen rührigen Flottenverein unterstützt wird.

In England sind 2 U-Boote von $\frac{\cdot}{800}$ t bei Privatfirmen in Auftrag gegeben. Für Ausbildungszwecke wurde der ausrangierte deutsche Kreuzer Niobe angekauft. Das Schiff wird zur Zeit umgebaut, modernisiert, umarmiert und soll „Dalmacija“ getauft werden.

Im übrigen kann verwiesen werden auf die Angaben im Taschenbuch 1926.

Besonderer Wert wird auch gelegt auf die Beschaffung einer schlagfertigen Luftverteidigung. Es sollen insgesamt 16 Geschwader zu je 8 Flugzeugen aufgestellt werden, von denen der größere Teil von der Flugzeugfabrik „Ikarus“ in Neusatz (Novi Sad) hergestellt werden soll.

Eine Anzahl Offiziere und Unteroffiziere sind zur Ausbildung im Artillerie-Unterseeboot- und Torpedodienst nach Brest und Toulon kommandiert.

Als Hauptkriegshafen ist die Boka Katorska (Bocche di Cattaro) vorgesehen; die Offiziere entstammen größtenteils der österreichischen Marine. Die Marine wird geleitet und verwaltet von einer Abteilung des Kriegsministeriums, dessen Chef der General Trifunovic ist. Flottenkommandant ist zur Zeit der Vizeadmiral Prica.

Lettland.

Von Stapel liefen:

Die 2 U-Boote:

Ronis und Spidola, beide 1926, von 400 t $\frac{14}{9}$ Sm.,6-45 T.R. 1—7.6,2 Mg. gebaut auf der Loire-Werft in Nantes bezw. bei Normand in Havre, fertig Ende 1926.

Die 2 Minensucher:

Westurs und Imanta, beide 1926, von 255 t, 14 Sm. Lg. 48·8, gebaut auf der Loire-Werft in Nantes bezw. bei Normand in Havre, fertig Ende 1926.

1 Eisbrecher:

Krischjan-Valdemar, 1926, 2750 t, hat Schraube vorn und achtern; gebaut von Beardmore in Dalmuire.

Mexiko.

Ein im Herbst 1926 aufgestelltes Bauprogramm fordert für die nächsten 3 Jahre 3 Kreuzer neuzeitlichen Typs.

Niederlande.

Auf Stapel liegen bezw. im Ausbau:

6 Zerstörer von 1620 t, je 2 aus Haushalt 1924, 1925 und 1926, ferner 2 U-Boote Gefordert wird im Haushaltsplan 1927 die Inbaunahme von 2 Zerstörern für Indien und 1 U-Boot für Holland.

Norwegen.

Im Bau die beiden U-Boote B 5 und B 6.

Ausrangiert wurden: U-Boot Kobben, späteres A 1, gebaut von der Germaniawerft Kiel.

Peru.

Von Stapel liefen:

Die beiden U-Boote:

R 1 und R 2 im April und Mai 1926 von $\frac{800}{\quad}$ t, $\frac{14.5}{10}$ Sm., 1—7.6 cm, 1 L.A.K.,4 T.R., gebaut auf der New-London Ship & Engine Co. in Croton, Conn. nach den Plänen der Electric Boat Co., New-York.

Polen.

Von Stapel liefen:

Die beiden Flußkanonenboote:

Krakow und Wilno, je 70 t im Jahre 1926, gebaut bei der Fabrik Zieleniewski, Krakau, Lg. 35 m, Br. 6 m, 2—7,5 cm in Pz.T., 1—10 cm Haub. im Pz.T., mehrere Mg., 120 P.S., 2 Schrauben, 2 Motoren.

Auf Stapel liegen:

2 Flußkanonenboote, Schwesterfahrzeuge der vorstehenden.

Die beiden Zerstörer:

Burza und Wicher, je 1545 t bei den Chantiers Naval Français in Blainville, sollten 1926 ablaufen.

Angeschafft wurde der 200 t große Raddampfer Sosznowski, welcher als Minen- und Torpedoschulschiff dient, sowie der ebenfalls zu Schulzwecken bestimmte Handelsdampfer Llow.

Gekauft von Frankreich wurde, um als Schulschiff benützt zu werden:

Der alte Panzerkreuzer Desaix (1901) von 7700 t; Angaben von ehedem: 21 Sm., 8—16 l/45, 4—10 l/45, 10—4.7; Panzer: Deck $\frac{50}{80}$ mm, Kommando T. 140, Gürtel $\frac{102}{80}$, Mittel Art. 100 mm. Länge 130 m, Breite 17.9, Tiefgang 7.7 m. Besatzung 504.

Marinepolitik.

Die Fertigstellung des Hafens von Gdingen ist um 1 Jahr hinausgeschoben worden, bis 1930.

Der Bau des Kanals Dirschau-Gdingen, der Danzig umgehen sollte, ist vorläufig aufgegeben.

Anfangs Dezember 1926 wurden 3 U-Minenleger in Auftrag gegeben bei folgenden französischen Werften: Société des Chantiers et Ateliers Normand, Soc. des Chant. et Atel. de la Loire und Soc. des Chant. naval français.

Portugal.

Auf Stapel sind:

2 Zerstörer und 2 Kanonenboote Typ Faro in Lissabon.

Fertig wurden 2 Kanonenboote Faro und Lagos, 360 t, 12 Sm.

Rumänien.

Es sind 1 U-Boot und 2 Zerstörer bei Ansaldo in Genua in Bau.

Rußland.

I. Ostseeflotte.

Es sollen mehrere U-Boote im Bau sein, darunter die im Taschenbuch 1926 aufgeführten x, y, z.

Das Linienschiff Gangut ist in Dienst und hat den Namen erhalten: „Oktjobeskaja Revoljuzija".

Als völlig unbrauchbar geworden sollen aus den Listen gestrichen werden:

Die Linienschiffe Andrei-Perwoswjanny (1905) und Respublica (1907), ferner **die Zerstörer** Ochotnik (1906), Roschal (1905), Wlastny (1900), Grosowoi (1900), sowie das **U-Boot** Kommunist (1917).

II. Schwarzemeerflotte.

Nichts gebaut und nichts im Bau.

Weil unbrauchbar geworden **sollen ausrangiert werden: die U-Boote** Pelikan und Lebedj.

Eine nach Biserta entsandte technische Kommission stellte fest, daß es möglich sei, von den Schiffen und Fahrzeugen des dort internierten „Wrangel-Geschwaders" folgende wieder in Stand zu setzen:

Das Linienschiff General-Alexejeff.

Den Panzerkreuzer General-Korniloff.

Die U-Boote Kamenew, Tjulen, Utka und Burewjestnik.

Zum Abwracken empfohlen wurden:

Linienschiff Georgi-Pobjedonossez, Zerstörer Kapitan-Ssaken, 3 Torpedoboote von 355 t, 2 Kanonenboote, die Jacht Almas, 1 Aviso, 1 Minensucher, 5 Eisbrecher und 3 Schlepper.

Schweden.

Vom Stapel liefen:

Die beiden Zerstörer:

Niels Ehrensköld, 974 t, am 25. September 1926.

O. H. Nordensköld, 974 t, am 19. Juni 1926.

Das U-Boot

Draken am 20. Oktober 1926.

Auf Stapel sind:

Das U-Boot Gripen auf der Karlskrona-Werft.

Marinepolitik.

Ein Schiffbauplan sieht für die Jahre 1926—30 vor den Bau von 2 Zerstörern und 5 U-Booten, worunter 4 große. Der Landesverteidigungsplan von 1925 beschloß die Herabsetzung der Zahl der Marineoffiziere von 360 auf 301 und der Mannschaften von 2625 auf 1835 Köpfe.

Der Marinehaushalt 1926 beläuft sich auf 41.26 Millionen Kronen, die ungefähre Summe wie im Vorjahr.

Siam.

Nichts Neues.

Spanien.

Von Stapel liefen:

Die 3 Zerstörer von 1650 t:

Churruca im Jahre 1925 fertig Ende 1026.
Sanchez-Barcaistegui im Jahre 1925, fertig Ende 1926.
Alcalá-Galiano*) im Jahre 1926, fertig Ende 1926.

Auf Stapel liegen:

1 Kreuzer Miguel de Cervantes von 7980 t, Lg. 167.6 m 33 Sm.
3 Zerstörer je 1650 t, Typ Churruca, Namens Almirante-Fernandiz, José-Luiz-Diez und Lepanto.
6 U Boote je $\frac{915}{1290}$ t, Typ C 1 — C 6.

1 Kadettenschulschiff: Juan-Sebastian-del-Cano von 3600 t, Segelschiff mit Hilfsdiesel-Motor.

Ausrangiert worden sind:

Die Zerstörer Audax, Osado, Pelayo und Terror (1897, 1916).
Das Kanonenboot Hernan-Cortez und Bilbao.
Die alten Schulschiffe Nautilus und Minerva ×.
Das Flugzeug Mutterschiff Urania.

Flottenbauplan:

Der neue Flottenbauplan vom 4. Juli 1926 hat die Summe von 877 Pesetas festgesetzt für den Wiederau bau der Flotte. Dafür sollen in dem Zeitraum vom 1. Januar 1926 bis 1. Juli 1937 beschafft werden:

3 Kreuzer zu je 10000 t.
3 Zerstörer vom Typ Churruca, 1650 t.
12 U-Boote vom Typ C.
2 Oelschiffe.

*) Im Taschenbuch der Kriegsflotten 1926 irrtümlich genannt: Gravina.

Außerdem sind für 12 Mill. Pesetas anzukaufen: Minen- und Wachtboote.

Insgesammt soll die spanische Flotte im Zeitraum von 10 Jahren erhalten an neuen Schiffen: 4 Kreuzer, 6 Zerstörer, 18 U-Boote, 2 Oelschiffe und verschiedene Minen- und Wachtboote.

Die Jahresausgabe für Schiffsneubauten stellt sich nach dem neuen Flottenbauplan auf rund 82 Millionen Pesetas gegen 41 Millionen in den fünf Vorjahren.

Auch auf die innere Erstarkung der Marine ist Bedacht genommen worden: Das bisher ganz zersplitterte Marineschulwesen (es gab bisher in fast jedem größeren Hafen eine Marineschule) wird einheitlich zentralisiert und verbessert, für höhere Offiziere in Madrid eine Seekriegsschule eingerichtet. Die Privatwerft von Vila & Co. in La Grana bei Ferrol ist vom Staate angekauft, für die Königlichen Werften und Arsenale wurden mehr Mittel zur Instandhaltung ausgegeben. In Murcia wurde eine Torpedofabrik gegründet, um Spanien endlich von der Auslandslieferung der Torpedos unabhängig zu machen.

Türkei.

Ein Flottenbauplan vom Jahre 1925, der die Beschaffung von 4 Kreuzern, 15 Zerstörern, 4 U-Booten und verschiedenen kleineren Fahrzeugen umfaßte, und zwar innerhalb von 4 Jahren, mußte aus Mangel an Mitteln zurückgestellt werden. Auch die im Taschenbuch 1926 berichtete Bestellung von 2 U-Booten in Fijenoord (Holland) ist zweifelhaft, sicher nur die eines 26 000 t großen Schwimmdocks bei der Brückenbaufirma Flender in Lübeck.

Die schlechte Wirtschaftslage des Staates hat die notwendige Instandhaltung des vorhandenen Schiffsmaterials verhindert, welches daher durchweg in beklagenswertem Zustand ist. Überholt ist nur das alte Linienschiff „Torgut Reis“ (frühere „Weißenburg“) in den Jahren 1923—24 und deshalb in brauchbarer Verfassung. Es wird als Schulschiff für Seekadetten verwendet. Der alte kleine Kreuzer „Medjidieh“ wird zum Minenleger umgeändert. Die Werft in Ismed ist noch nicht im Stande, größere Reparaturen auszuführen. In Folge dessen hat auch die so dringend notwendige Erneuerung der unbrauchbar gewordenen Kessel und der Reparatur der beiden großen Leckagen des Schlachtkreuzers Jawus-Selim (früher Göben) noch nicht stattfinden können. Nach noch unverbürgten jüngsten Zeitungsmeldungen soll die Instandsetzung des Schiffes neuerdings einer französischen Werft übertragen sein. Von den Zerstörern nnd Torpedobooten sollen nur drei dienstbereit sein.

Uruguay.

Nichts Neues.

Venezuela.

Nichts neues.

Vereinigte Staaten.

Auf Stapel liegen:

Die beiden Kreuzer von je 10000 t („Standart Deplacement" Pensacola und Saltlake-City auf der Werft von Cramp, Philadelphia bzw. Staatswerft New-York seit Sommer 1926. Wahrscheinliche normale Wasserverdrängung 11 570 t, 32 Sm., 8—20.3 cm in 4 T., Lg. über Alles 178.5 m und zwischen den Loten 173.7 m, Br. 19.9 m, Tiefg. 5.9 m. Die Schiffe sollen fertig werden Herbst 1929.

Die 6 Flußkanonenboote für China von 380—410 t auf der Kiangnan-Werft in Shanghai, davon 5 fertig 1927, das sechste 1928.

Die 3 U-Boote:

V 4 von $\frac{2930}{.}$ t und $\frac{15}{8}$ Sm. 1—15—2 cm, 4—53 TR, 60 Minen.

V 5 und V 6. Fertig Ende 1928 bezw. März 1929.

Im Ausbau befinden sich:

U-Boot V 1, fertig Oktober 1927.

Ausrangiert worden sind:

Die U-Boote L 5, L 7 und L 8.

Umbauten.

Die gründlichen und weitreichenden Umbauten zwecks Modernisierung der älteren Linienschiffe Texas (1912), Arkansas (1911) und Florida (1910) wurden im November 1926 beendet. Dieselben Umarbeiten haben im September 1926 begonnen bei den Schwesterschiffen New-York (1912), Wyoming (1911) und Utah (1909). Die wichtigsten Änderungen sind:

Einrichtung neuzeitlicher Feuerleitung; zu dem Zweck Ersatz der Gittermasten durch Dreibeinmasten, welche den elektrischen Feuerleitungsanlagen mehr Festigkeit geben.

Einbau von Kesseln für Ölfeuerung.

Verdoppelung der Panzerstärke des Panzerdecks.

Verstärkung der Unterwasserkonstruktion.

Ersatz des achternen Gittermastes durch Dreibeinmast. Florida und Utah bekommen statt dessen einen gewöhnlichen Mast.

Texas und New-York erhalten einen zweiten Feuerleitungsturm hinter dem Schornstein und eine Vereinigung der beiden Schornsteine in einen, letzteres wahrscheinlich auch die anderen Schiffe

Aufstellung neuer L.A.K. (12.7 cm).

Katapulteinrichtungen werden vorgesehen.

Im Umbau sind ferner noch:

Die Flugzeugträger Lexington, soll fertig sein 1. Juni 1927 und Saratoga, fertig 1. April 1927.

Schiffbauplan.

Nach dem am 18. April 1924 vom Kongreß angenommenen Gesetz sollen 8 Kreuzer zu je 10 000 t „Standart Deplacement" gebaut werden. Die im Sommer 1926 begonnenen Schiffe Pensacola und Saltlake-City sind die beiden ersten dieses Programms, von dem 3 weitere im Rechnungsjahr 1926/27 und die letzten 3 im Haushaltsjahr 1927/28 auf Stapel kommen sollen.

Der Marinehaushalt für 1926/1927

beläuft sich einschließlich Übertragungen aus dem Vorjahr und nach Absetzung von 15 Mill. durch den Präsidenten auf 319 Mill. Dollar gegenüber 303 Mill. für 1925/26.

Außerdem wurde eine Forderung für das Marine-Flugwesen ohne Abstrich durch Senat und Kammer angenommen, welche für die nächsten 5 Jahre 357 Mill. RM. vorsieht Für diese Summe sollen angeschafft werden 1947 Flugzeuge und 2 starre Luftschiffe, die jedes dreimal so groß sein sollen als die Shenandoah.

Die ständige Anzahl kriegsbereiter Flugzeuge soll nie geringer sein als 1000 Stück.

Unfall.

Das riesige Munitionslager der Marine in Lake Denmark bei Dover (N. Jersey) wurde durch Blitzschlag entzündet und durch mehrere Explosionen am 10. Juli 1926 vernichtet. Über 50 Marinemannschaften kamen dabei um's Leben.

Neubauplan:

Für Schiffsneubauten wurden ausgeworfen 28'275,000 Dollar, hauptsächlich als Ausgaben für die neuen Kreuzer und Kanonenboote.

Statistisches über Handelsflotten, Schiffbau und Seeverkehr.

Entwicklung der Welthandelsflotte 1913—1926

(nach Lloyd's Register)

Mitte	Dampfer und Motorschiffe		Segler		Gesamt	
	Zahl	Br.-Reg.-T.	Zahl	Br.-Reg.-T.	Zahl	Br.-Reg.-T.
1913	23 897	43 079 177	6 694	3 890 936	30 591	46 970 113
1914	24 444	45 403 877	6 392	3 685 675	30 836	49 089 552
1915	24 508	45 729 208	6 212	3 532 561	30 720	49 261 769
1916	24 132	45 247 724	6 035	3 435 412	30 162	48 683 136
1919	24 386	47 897 407	4 869	3 021 866	29 255	50 919 273
1920	26 513	53 904 688	5 082	3 409 377	31 595	57 314 065
1921	28 433	58 846 325	4 773	3 128 328	33 206	61 974 653
1922	29 255	61 342 952	4 680	3 027 834	33 935	64 370 786
1923	29 246	62 335 373	4 261	2 830 865	33 507	65 166 238
1924	29 024	61 514 140	3 932	2 509 427	32 956	64 023 567
1925	29 205	62 380 376	3 711	2 261 042	32 916	64 641 418
1926	29 092	62 671 937	3 523	2 112 433	32 615	64 784 370

Die Handelsflotten der einzelnen Länder.

(Nach Lloyds Register, das alle Schiffe von 100 Br.R.T. und mehr berücksichtigt.)

Länder	Mitte 1926						Mitte 1925		Mitte 1914	
	Dampfer und Motorschiffe		Segler		zusammen		zusammen		zusammen	
	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.
Großbritannien und Irland	7 964	19 263 785	405	136 012	8 369	19 399 797	8 559	19 440 711	9 240	19 256 766
Britische Dominous	18 959	2 688 675	518	181 652	2 477	2 870 327	2 430	2 781 487	2 088	1 788 283
zusammen:	9 923	21 952 460	923	317 664	10 846	22 270 124	10 989	22 222 198	11 328	21 045 049
Vereinigte Staaten:										
See	3 116	11 391 780	885	972 888	4 001	12 364 668	4 265	12 948 632	2 490	2 970 284
Binnensee	505	2 348 319	24	84 730	529	2 433 049	525	2 364 920	610	2 352 764
Philippinen	97	81 044	—	—	97	81 044	92	63 920	74	45 146
zusammen:	3 718	13 821 143	909	1 057 618	4 627	14 878 761	4 882	15 377 480	3 174	5 368 194
Argentinien	209	215 625	23	19 223	242	234 848	226	227 259	313	221 681
Belgien	222	503 083	3	4 390	225	507 473	240	542 583	182	352 124
Brasilien	338	464 549	43	17 759	381	482 308	374	465 643	448	323 929
Chile	120	164 080	18	15 632	138	179 712	144	185 758	123	125 917
China	193	296 757	8	3 049	201	299 806	178	269 937	75	93 418
Cuba	55	54 017	17	7 718	72	61 735	70	61 502	57	59 091
Danzig	36	140 058	—	—	36	140 058	33	93 316	—	—
Dänemark	661	1 049 386	110	31 760	771	1 081 146	772	1 059 846	822	820 181
Deutschland	1 928	3 062 095	58	48 823	1 986	3 110 918	2 028	3 073 713	2 388	5 459 296
Estland	63	37 533	52	11 492	115	49 025	111	46 277		—
Finnland	219	148 028	144	84 764	363	232 792	324	210 829	—	—
Frankreich	1 498	3 324 397	271	166 209	1 769	3 490 606	1 828	3 511 984	1 576	2 319 438
Griechenland	457	921 861	10	3 083	467	924 944	459	897 878	485	836 868
Holland	1 061	2 552 613	48	12 291	1 109	2 564 904	1 099	2 600 831	806	1 496 455

(Fortsetzung.) **Die Handelsflotte der einzelnen Länder.**

Länder	Mitte 1926						Mitte 1925		Mitte 1914	
	Dampfer und Motorschiffe		Segler		zusammen		zusammen		zusammen	
	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Sahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.
Honduras	26	58 490	1	111	27	58 601	26	53 273	—	—
Italien	1 099	3 150 246	302	90 384	1 401	3 240 630	1 353	3 028 661	1 160	1 668 296
Japan	2 087	3 967 617	—	—	2 087	3 967 617	2 087	3 919 807	1 103	1 708 386
Jugoslavien	136	195 444	1	343	137	195 787	129	167 542	—	—
Lettland	58	61 314	29	6 469	87	67 783	72	52 712	—	—
Mexiko	49	50 112	19	10 369	68	60 481	70	66 863	57	47 198
Norwegen	1 802	2 806 544	42	35 361	1 844	2 841 905	1 805	2 680 642	2 191	2 504 722
Panama	20	100 914	1	671	21	101 585	18	97 566	—	—
Peru	28	60 531	18	18 537	46	79 068	39	75 723	65	52 706
Portugal	185	251 037	100	29 079	285	280 116	284	299 921	210	120 931
Rumänien	37	68 173	—	—	37	68 173	37	67 851	36	56 842
Rußland (Sowjet)	354	314 881	16	8 403	370	323 284	377	322 257	1 254	1 053 818
Spanien	802	1 126 284	122	36 724	924	1 163 008	930	1 184 721	647	898 823
Schweden	1 205	1 294 576	175	43 513	1 380	1 338 089	1 389	1 301 126	1 466	1 118 086
Türkei	173	136 306	1	490	174	136 796	174	132 244	202	133 158
Uruguay	49	67 394	14	7 879	63	75 213	65	76 770	58	53 157
Sonstige Länder	234	182 507	15	4 292	249	186 799	230	185 833	610	1 151 788
Schiffe, deren Heimatshafen unbekannt	47	71 942	20	18 333	67	90 275	74	85 371	—	—
zusammen:	29 092	62 671 937	3 523	2 112 433	32 615	64 784 370	32 916	64 641 418	30 836	49 089 552

Antriebsarten in der Welthandelsflotte 1926.

(Nach Lloyd's Register, das alle Schiffe von 100 Br.Reg.T. und mehr berücksichtigt.)

Staaten	Dampfer				Motorschiffe		Schiffe mit Hilfsantrieb				Zusammen	
	Kolbenmaschinen		Turbinen				Dampf		Motor			
	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.
Großbritannien u. Irland (Britisches Reich)	7323	15 585 482	311	2 704 397	251	953 852	4	2 354	75	17 700	7964	19 263 785
Australien und Neuseeland (Britisches Reich)	586	690 582	9	89 480	14	14 813	—	—	28	4 902	637	799 777
Kanada (Britisches Reich)	597	1 018 553	7	50 613	43	56 137	—	—	17	7 420	664	1 132 723
Andere Dominions (Britisches Reich)	595	726 281	2	5 692	30	12 137	4	2 130	27	9 935	658	756 175
Vereinigte Staaten												
See	2249	7 157 743	683	3 970 316	145	240 381	—	—	39	23 340	3116	11 391 780
Binnenseen und Phillippinen	574	2 390 413	1	7 726	1	23 631	—	—	16	7 593	602	2 429 363
Belgien	205	456 198	11	29 886	3	16 036	—	—	3	963	222	503 083
Brasilien	322	450 871	—	—	6	7 109	—	—	10	6 569	338	464 549
Dänemark	518	765 362	25	66 540	61	198 388	2	1 019	55	18 077	661	1 049 386
Frankreich	1376	2 795 657	62	478 829	29	40 195	2	2 928	29	6 788	1498	3 324 397
Deutschland	1646	2 416 576	48	318 828	106	284 133	1	1 293	127	41 265	1928	3 062 095
Griechenland	446	918 097	—	—	4	1 601	—	—	7	2 163	457	921 861
Holland	851	1 945 478	58	446 173	75	147 151	—	—	77	13 811	1061	2 552 613
Italien	920	2 448 302	60	470 847	52	208 613	4	3 016	63	19 468	1 99	3 150 246
Japan	1768	3 619 144	37	234 320	58	64 372	88	24 766	136	25 015	2087	3 967 617
Norwegen	1494	2 205 151	21	86 546	187	493 478	18	3 327	78	18 042	1802	2 806 544
Spanien	714	1 020 278	11	68 632	19	24 899	3	786	55	11 689	802	1 126 284
Schweden	999	964 890	10	25 792	117	288 944	—	—	79	14 950	1205	1 294 576
Uebrige Länder od. Schiffe, deren Herkunft nicht bekannt ist	2064	2 422 843	10	83 058	91	121 373	6	1 458	120	46 351	2291	2 675 083
Zusammen:	25 251	49 997 901	1 366	9 137 675	1 302	3 197 243	132	43 077	1 041	296 041	29 092	62 671 937

Bestand der deutschen Seeschiffe am 1. Januar 1925.

Größenklasse	Segler		Seeleichter		Dampf- und Motorschiffe		Zusammen	
	Zahl	Br Reg.T.	Zahl	Br Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg T.
unter 50 Br.Reg.T.	940	31 360	8	321	101	3 579	1049	35 260
50– 100 „	541	38 376	46	3 401	171	12 447	758	54 224
100– 500 „	309	51 303	337	93 284	722	167 660	1368	312 247
500– 1 000 „	9	6 084	56	39 001	348	269 461	413	314 546
1 000– 2 000 „	19	31 417	1	1 463	241	345 664	261	378 544
2 000– 3 000 „	11	25 451		—	109	265 698	120	291 149
3 000– 4 000 „	6	18 876	—	—	68	238 984	74	257 824
4 000– 5 000 „	—	—	—	—	65	292 243	65	292 243
5 000–10 000 „	—	—	—	—	145	976 687	145	976 687
10 000–15 000 „	—	—	—	—	12	145 534	12	145 534
15 000–20 000 „	—	—	—	—	1	16 703	1	16 703
20 000 u. darüber „	—	—	—	—	4	94 347	4	94 347
	1835	202 867	448	137 470	1987	2 828 971	4270	3 169 308

Danzigs Handelsflotte zählte am 1. März 1926:

24 Dampfer	von	65 502	Br.Reg.T.	39 322	Net.Reg.T.
7 Motor-Tankschiffe	„	57 067	„	32 378	„
4 Motor-Kutter	„	72	„	20	„
2 Segler	„	272	„	272	„
23 Seeschlepper und Leichter	„	3 730	„	2 264	„
60 Schiffe von zusammen:		126 643	„	74 256	„

Die wichtigsten deutschen Reedereien und ihr Schiffsbesitz 1913 und 1926.

Reederei	Sitz	Gründungsjahr	Seeschiffe — Mitte 1913		Seeschiffe 1. Januar 1926	
			Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T
Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	1847	171	1 001 865	78	379 433
Norddeutscher Lloyd	Bremen	1857	131	815 535	124	540 937
Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“	Bremen	1882	63	315 681	32	181 173
Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft	Hamburg	1871	49	257 842	18	150 328
Aktiengesellschaft Hugo Stinnes für Seeschiffahrt u. Ueberseehandel	Hamburg	1918	13	30 042	27	137 951
Deutsch - Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft	Hamburg	1888	50	252 016	18	98 076
Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“	Hamburg	1872	28	160 544	14	78 551
Deutsche Ost-Afrika-Linie	Hamburg	1890	23	104 499	9	48 125
Emil R. Retzlaff	Stettin	1898	6	15 806	26	46 483
Stettiner Dampf Comp (D.O -L.)	Stettin	1921	—	—	25	39 354
Woermann-Linie A.-G.	Hamburg	1886	39	112 623	9	43 604
Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“	Bremen	1873	75	54 335	57	42 953
Rob. M. Sloman jr.	Hamburg	1793	19	37 851	19	33 875
Reederei F. Laeiß, G. m. b. H.	Hamburg	1824	16	41 315	8	28 990
Bugsier-Reederei u. Bergungs-A.-G.	Hamburg	1898	20	20 625	17	13 609
W. Schuchmann	Geestemünde	?	—	—	16	23 001
Seereederei „Frigga“ A.-G.	Hamburg	1921	—	—	7	23 958
Paulsen & Jwers	Kiel	1876	8	8 237	17	25 315
Oldenburg - Portugiesische Dampfschiffsreederei A.-G.	Oldenburg	1882	24	39 138	11	21 554
Rickmers Reederei A.-G.	Bremen	1889	16	65 600	4	21 584
Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft	Hamburg	1890	33	145 062	2	18 488
Ernst Ruß	Hamburg	1893	11	15 657	20	21 118
Flensburger Dampfer Co.	Flensburg	1896	10	22 829	4	16 676
Wilh. Hemsoth A.-G.	Dortmund	1902	4	6 938	5	22 250
A. Kirsten	Hamburg	1866	24	25 934	17	17 776
H. C. Horn	Flensburg	1883	15	28 795	10	25 980
W. Kunstmann	Stettin	1870	21	40 878	10	19 742
Reederei A.-G. von 1896	Hamburg	1896	23	53 591	9	14 998
Unterweser Reederei A.-G.	Bremen	?	—	—	3	10 477
Röchling, Menzell & Co.	Hamburg	?	—	—	8	12 299
H. H. Schmidt	Hamburg	1904	4	9 802	6	13 638
Leonhardt & Blumberg	Hamburg	1903	10	13 573	8	14 754
Siemers & Co.	Hamburg	1811	7	20 850	11	11 170
Joh. M. K. Blumenthal	Altona	1901	2	2 445	9	14 158

Reederei	Sitz	Gründungsjahr	Seeschiffe Mitte 1913		Seeschiffe 1 Januar 1925	
			Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.
H. M. Gehrkens	Hamburg	1883	18	16 860	14	13 052
A. Bernstein	Hamburg	?	—	—	7	10 816
F. A. Vinnen & Co. (Motorsegler)	Bremen	?	?	?	5	10 880
L. F. Mathies & Co.	Hamburg	1846	11	7 432	19	10 713
Th. u. Rud. Griebel (einschl. Untergesellschaften)	Stettni	?	?	?	25	25 045
Knöhr & Burchard Nachfg.	Hamburg	1814	17	38 924	8	11 885
Aug. Cords & G. Aug. Cords G.m.b.H.	Rostock	?	7	10 346	9	11 711
Seereederei, G.m.b.H.	Hamburg		—	—	3	10 824
Fr. Krupp A.G.	Essen	1926	—	—	3	10 241

Für diese Reedereien waren am 1. Januar 1926 im Bau:

	Schiffe	Br.Reg.T.
Hamburg-Amerika-Linie	4	65 100
Norddeutscher Lloyd	3	20 000
Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“	2	15 000
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsges.	1	22 000
Aktiengesellschaft Hugo Stinnes	2	12 000
Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft	2	12 200
Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“	3	17 500
Emil R. Retzlaff	2	3 600
Rob. M. Sloman jr.	3	5 560
Ernst Ruß	3	4 200
H. C. Horn	2	6 400
Reederei-A.-G. von 1896	1	1 250
Zusammen	28	184 810

Ausdehnung der Hamburg-Amerika-Linie Ende 1926.

Durch die Vereinigung (Fusion) der Hamburg-Amerika-Linie mit der Deutsch-Austral.- und der Kosmos-Linie Ende 1926 ist der Schiffsbesitz der H. A. L. angewachsen auf 145 seegehende Schiffe mit 809 210 Br.-Reg.-T. Im Bau waren 3 Seeschiffe mit 34 400 Br.-Reg.-T.

Entwicklung des Weltschiffbaues.

Zahl und Tonnage der zu Wasser gelassenen Handelsschiffe von 100 Br.R.T. und mehr (nach Lloyds-Register).

Jahr	Belgien		Dänemark		Deutschland		Frankreich		Großbritannien und Irland		Britische Dominien				Italien		Japan	
											Insges. außer Kanadische Seen		Kanadische Seen					
	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T
1900	7	3 270	17	11 060	93	204 731	66	116 858	692	1 442 471	38	6 967	2	2 596	36	67 522	3	4 543
1910	7	6 226	18	12 154	117	159 303	55	80 751	500	1 143 169	53	14 601	7	11 742	21	23 019	70	30 215
1913	54	30 181	31	40 932	62	465 226	89	176 095	688	1 932 153	77	26 744	14	21 595	38	50 356	152	64 664
1919	2	2 433	46	37 766	(Berichte		34	32 633	612	1 620 442	235	298 495	28	60 233	32	82 713	133	611 883
1920	5	8 371	30	60 669	(fehlen		50	93 449	618	2 055 624	90	174 557	13	29 087	82	133 190	140	456 642
1921	3	17 909	37	77 238	242	509 064	65	210 663	426	1 538 052	49	118 303	5	11 372	85	164 748	43	227 425
1922	4	7 497	23	41 016	195	575 264	62	184 509	235	1 031 081	37	53 347	2	9 418	42	101 177	49	83 419
1923	5	1 102	24	49 479	117	358 273	27	96 644	222	645 651	41	37 072	3	4 191	21	66 523	44	72 475
1924	2	3 997	33	63 937	108	175 113	26	79 685	494	1 439 885	29	29 815	2	15 064	19	82 526	31	72 757
1925	3	4 206	21	73 268	121	406 374	35	75 569	342	1 084 633	47	32 220	4	13 858	31	142 046	23	55 784

Jahr	Niederlande		Norwegen		Österreich-Ungarn		Schweden		Spanien		Vereinigte Staaten				Übrige Länder		Insgesamt	
											Küsten		Große Seen					
	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T
1900	61	45 074	42	32 751	12	14 889	19	5 735	2	2 572	196	190 962	39	142 565	39	9 597	1 364	2 304 163
1910	105	70 945	64	36 931	8	14 304	17	8 904	1	3 234	156	177 601	39	153 717	39	11 037	1 277	1 957 853
1913	95	104 296	74	50 637	17	61 757	25	18 524	12	8 488	182	228 232	23	48 216	17	4 786	1 750	3 332 882
1919	100	137 086	82	57 578	—	—	53	50 971	41	52 609	852	3 579 826	199	495 559	34	24 322	2 483	7 144 549
1920	99	183 149	30	38 855	—	—	46	63 823	13	45 950	467	2 348 725	42	127 528	34	42 047	1 759	5 861 666
1921	98	232 402	35	51 458	—	—	27	65 911	11	47 256	166	995 129	7	11 284	78	63 465	1 377	4 341 679
1922	60	163 132	23	32 391	—	—	14	30 038	2	7 776	55	97 101	4	21 977	53	77 316	852	2 467 084
1923	35	65 632	48	42 619	—	—	10	20 118	7	4 488	69	96 491	14	76 326	22	19 308	701	1 643 181
1924	41	63 627	34	25 139	—	—	12	31 211	2	3 759	71	90 155	8	49 308	12	21 673	924	2 247 751
1925	47	78 823	48	23 805	—	—	17	53 750	1	127	44	78 766	7	50 010	14	15 165	855	2 193 404

Der Weltschiffbau 1925

(nach Lloyd's Register, das alle Neubauten über 100 Br.Reg.T. berücksichtigt)

Länder	1925								1924	
	Dampfer		Motorschiffe		Segler		Zusammen		Zusammen	
	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.
Großbritannien und Irland	272	811 558	51	267 217	19	5 858	342	1 084 633	494	1 439 885
Brit. Kolonien:										
Australien	6	4 168	—	—	1	118				
Kanada (Küste)	5	5 000	3	626	9	1 333				
„ (Gr. Seen)	4	13 858	—	—	—	—	51	46 078	31	44 879
Hongkong	7	16 865	1	185	—	—				
Uebrige	4	846	1	189	10	2 890				
Vereinigte Staaten:										
Atlantikküste	26	37 440	4	1 150	44	34 520				
Golfhäfen	—	—	—	—	—	—				
Pazifikküste	1	1 962	7	2 736	2	968	101	128 776	79	139 463
Gr. Seen	7	50 010	—	—	—	—				
Belgien	3	4 206	—	—	—	—	3	4 206	2	3 997
China	2	842	1	850	—	—	3	1 692	1	1 850
Dänemark	4	3 461	15	69 607	2	200	21	73 268	33	63 937
Danzig	6	11 674	—	—	—	—	6	11 674	8	18 839
Deutschland	63	126 324	56	279 410	2	640	121	406 374	108	175 113
Frankreich	25	50 095	7	24 393	3	1 081	35	75 569	26	79 685
Holland	26	46 163	17	31 508	4	1 152	47	78 823	41	63 627
Italien	13	40 047	16	101 479	2	520	31	142 046	19	82 526
Japan	18	39 924	5	16 860	—	—	23	55 784	31	72 757
Norwegen	45	26 615	3	2 190	—	—	48	28 805	34	25 139
Spanien	—	—	1	127	—	—	1	127	2	3 859
Schweden	7	7 684	10	46 102	—	—	17	53 750	12	31 211
Übrige Länder	—	—	—	—	5	1 799	5	1 799	3	984
Insgesamt	544	1 298 696	198	843 629	113	51 079	855	2 193 404	924	2 247 751

Baubestand des Weltschiffbaues am 30. Juni 1926.

(Nach Lloyd's Register.)

Länder	Dampfer		Motorschiffe		Segler		am 30. Juni 1926 zusammen		am 30. Juni 1925	
	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.	Zahl	Br.R.T.
Großbritannien	142	545 671	50	293 544	8	2 123	200	841 338	273	1 093 587
Brit. Kolonien	8	21 003	5	1 040	9	4 147	22	26 190	26	34 993
Belgien	2	2 210	—	—	6	3 390	8	5 600	4	4 940
Brasilien	1	2 200	—	—	—	—	1	2 200	—	—
China	2	1 750	—	—	—	—	2	1 750	2	1 100
Dänemark	2	1 750	9	40 923	—	—	11	42 673	24	78 061
Danzig	1	167	1	7 100	—	—	2	7 267	5	11 417
Deutschland	24	87 296	15	57 925	2	3 630	41	148 851	95	407 366
Estland	—	—	—	—	2	1 100	2	1 100	4	1 430
Frankreich	20	98 905	14	55 050	—	—	34	153 955	37	169 485
Holland	22	40 920	16	107 325	—	—	38	148 245	41	100 682
Italien	11	70 643	26	215 183	2	1 520	39	287 346	39	212 798
Japan	4	11 160	8	27 110	—	—	12	38 270	16	59 740
Norwegen	14	3 966	—	—	1	600	15	4 566	34	23 181
Portugal	1	693	—	—	—	—	1	693	1	693
Rußland	9	21 070	3	14 000	—	—	12	35 070	—	—
Schweden	5	4 907	9	35 950	—	—	14	40 857	21	67 180
Spanien	6	34 748	3	13 000	—	—	9	47 748	4	10 627
Uruguay	—	—	1	700	5	3 000	6	3 700	—	—
Vereinigte Staaten	18	102 590	12	16 250	13	14 428	43	133 268	45	92 001
Sonstiges	—	—	—	—	—	—	—	—	3	550
Insgesamt	292	1 051 649	172	885 100	48	33 938	512	1 970 687	674	2 369 831

Bau von Seeschiffen auf deutschen Werften.

(Nach „Wirtschaft und Statistik").

a) Zahl und Brutto-Raumgehalt der im Bau befindlichen Seeschiffe (Kauffahrteischiffe) einschl. Bauaufträge.

Jahr	Auf deutschen Werften						Auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	
	überhaupt		davon für deutsche Rechnung		davon für fremde Rechnung			
	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br.Reg.T.	Zahl	Br Reg.T.
1921	1 148	1 726 400	1 086	1 667 000	62	59 400	10	39 900
1922	435	1 258 000	407	1 171 600	28	86 400	5	49 600
1923	316	716 600	278	597 400	38	119 200	3	40 100
1924	270	637 300	189	405 700	81	231 600	3	2 100
1925	168	545 100	117	266 400	51	278 700	—	—

b) Zahl und Brutto-Raumgehalt der davon fertiggestellten Seeschiffe.

1921	376	445 400	326	407 700	50	40 700	7	2 600
1922	234	624 900	225	598 300	9	26 600	4	16 600
1923	162	417 800	147	380 800	15	37 000	3	40 100
1924	138	249 800	93	197 500	45	52 300	3	2 100
1925	100	280 900	70	130 200	30	150 700	—	—

Der Seeverkehr in den wichtigsten deutschen Seehäfen 1925.

Häfen	Seeschiffe überhaupt				Hiervon				Insgesamt gegen das Vorjahr %	Insgesamt gegen das Jahr 1913 %
	angekommen		abgegangen		Beladen		Küsten-Verkehr	Auslands-Verkehr		
	Zahl	1000 N.-R.-T.	Zahl	1000 N.-R.-T.	angek.	abgeg.				
					In Hundertteilen des Raumgehalts					
Ostsee:	**16 736**	**6 328**	**16 895**	**6 450**	**92,6**	**67,7**	**17,8**	**82,2**	**118.6**	**82,1**
Königsberg	1 135	528	1 413	620	98,1	56,2	29,8	70,2	89,0	87,0
Swinemünde	421	86	455	115	68,0	82,9	55,2	44,8	189,2	48,0
Stettin	3 292	1 614	3 436	1 691	91,7	53,7	16,7	83,3	136,7	80,9
Stolzenhagen (Kratzwiek)	513	401	475	345	95,6	21,1	22,7	77,3	313,2	113,5
Saßnitz (hauptsächl. Fährverk.)	2 799	1 217	2 803	1 219	97,9	99,8	9,8	90,2	103,0	96,2
Rostock (Warnemünde)	2 352	1 152	2 328	1 151	96,6	95,8	5,0	95,0	109,9	73,8
Lübeck	2 792	672	2 779	673	83,5	52,2	28,6	71,4	123,3	67,0
Kiel	2 608	536	2 373	507	84,3	45,6	25,8	74,2	150,5	103,3
Flensburg	824	122	833	129	82,5	29,2	39,2	60,8	52,7	58.8
Nordsee:	**31 635**	**26 865**	**33 819**	**27 066**	**90,0**	**73,1**	**13,9**	**84,0**	**111,0**	**114.5**
Cuxhaven	2 687	712	2 728	659	98,7	75,1	14,1	64,2	107,4	55,1
Hamburg	14 712	16 692	16 884	16 934	92,4	75,3	8,8	90,9	106,9	117,0
Altona	3 149	573	2 550	556	93,1	24,4	7,9	73,8	110,7	101.6
Harburg	1 075	736	1 652	752	85,8	26,5	8,0	92,0	120,6	157,7
Bremerhaven	964	1 880	992	1 831	94,5	90,3	17,0	81,5	97,2	77,2
Wesermünde	2 284	238	2 107	222	88,8	6,1	8,9	19,6	125,4	84,8
Bremen	3 603	3 893	3 631	3 934	89,1	87,4	26,4	73,6	117,8	185,3
Brake	144	113	162	108	86,8	52,3	18,8	77,1	82,1	27,6
Nordenham	475	242	537	241	72,5	64,2	13,6	74,2	102,6	59,8
Emden	2 542	1 786	2 576	1 829	64,2	48,0	36,6	61,5	176,8	137.5
Zusammen	**48 371**	**33 193**	**50 714**	**33 516**	**90,5**	**72,0**	**14,7**	**83,6**	**112,4**	**106,5**
Im Jahre 1924	44 515	29 692	47 443	29 677	91,3	71,7	12,9	85,3	—	—
Im Jahre 1913	59 479	31 437	60 375	31 226	92,6	70,0	14,8	84,1	—	—

Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Jahr	Gesamter Verkehr an abgabepflichtigen Schiffen		davon Dampfer		davon beladen		Nationalität der Schiffe				Verkehr nach Osten		Verkehr nach Westen	
							deutsche Schiffe		fremde Schiffe					
	Zahl	N.Reg.T.	Zahl	N.Reg.T.	Zahl	N.Reg.T.	Zahl	N.Reg.T.	Zahl	N.Reg.T.	Zahl	N.Reg.T.	Zahl	N.Reg.T.
1896	20 068	1 751 065	8 511	1 321 311	13 414	1 424 993	17 999	1 188 013	2 069	563 052	9 959	828 654	10 109	922 411
1913	54 628	10 292 153	26 117	8 199 731	34 419	8 421 076	45 109	5 880 334	9 519	4 411 819	26 351	4 572 829	28 277	5 719 324
1919	16 285	3 524 658	8 128	2 704 548	8 588	2 279 577	14 944	2 679 202	1 341	845 456	8 072	1 613 710	8 213	1 910 948
1920	25 528	8 511 901	15 241	7 235 317	14 291	6 156 063	19 607	3 310 156	5 921	5 201 745	12 245	3 864 519	13 283	4 647 382
1921	32 255	9 484 454	19 714	8 072 607	18 380	7 316 707	25 590	4 198 291	6 665	5 286 163	15 666	4 449 793	16 589	5 034 661
1922	39 048	12 805 159	25 688	11 307 156	23 273	10 141 219	28 435	4 950 962	10 613	7 854 197	18 588	5 799 083	20 460	7 006 076
1923	44 327	15 405 019	29 018	13 760 269	27 462	12 117 228	32 405	6 681 350	11 922	8 723 669	23 315	7 242 344	23 013	8 162 675
1924	42 373	13 434 162	30 412	11 977 347	26 961	10 591 954	32 811	6 787 264	9 562	6 646 898	20 177	6 082 330	22 196	7 351 832
1925	42 288	14 694 000	26 084	13 212 000	28 826	11 365 000	31 659	7 391 000	10 629	7 303 000	?	6 927 000	?	7 767 000

Verkehr im Panamakanal.

Entwicklung des Verkehrs

Kalenderjahr	Zahl der Schiffe	Panamakanal-Nettotonnage in R.T.	Ladung in tons
1914	350	1 284 293	1 758 625
1915	1 154	3 902 592	4 893 422
1916	1 217	3 817 704	4 774 822
1917	1 960	6 217 054	7 443 610
1918	2 070	6 409 886	7 284 159
1919	2 133	6 993 087	7 477 945
1920	2 814	10 378 265	11 236 119
1921	2 783	11 435 811	10 707 605
1922	2 997	12 992 573	13 710 556
1923	5 037	24 737 437	25 160 545
1924	4 893	24 471 760	25 892 134
1925	5 197	?	26 037 448

Verkehr 1925

(nach Flaggen, Brutto-Raumgehalt der Schiffe u. Ladetonnen)

Staaten	Durchfahrten	Br. Reg. T.	Ladetonnen
Belgien	19	106 315	87 829
Chile	26	189 976	82 695
Columbien	46	7 733	5 378
Dänemark	63	284 425	295 530
Danzig	15	131 091	95 604
Deutschland	163	855 602	885 007
Ecuador	3	847	340
Finnland	2	3 930	6 600
Frankreich	90	548 514	398 393
Griechenland	8	41 995	35 432
Großbritannien	1423	8 822 954	6 750 843
Holland	93	635 315	552 741
Honduras	20	34 580	6 126
Italien	90	519 376	322 236
Japan	131	826 503	667 982
Jugoslavien	33	160 277	231 994
Mexiko	1	2 890	1 064
Norwegen	306	1 216 120	1 051 276
Panama	53	109 044	63 922
Peru	64	231 676	94 778
Portugal	1	3 825	4 500
Spanien	31	167 761	49 956
Schweden	84	786 996	636 266
Vereinigte Staaten	2432	15 984 873	11 710 956
zusammen 1925:	5179	31 672 618	26 037 448
zusammen 1924:	4893	31 127 724	25 892 134

Verkehr im Suezkanal.

Rechnungsjahr	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in 1000 Register-Tonnen insgesamt brutto	insgesamt netto	Daran waren beteiligt[1]) England überhaupt	England v. H.	Deutschland überhaupt	Deutschland v. H.
				mit Netto-Register-Tonnen			
1882	3 198	7 122	5 075	4 126	81,3	127	2,5
1891	4 207	12 218	8 699	6 838	78,6	596	6,9
1897	2 986	11 123	7 899	5 319	67,3	859	10,8
1900	3 441	13 699	9 738	5 605	57,6	1 466	15,1
1905	4 116	18 310	13 134	8 357	63,6	2 113	16,1
1910	4 533	23 055	16 582	10 424	62,9	2 564	15,5
1913	5 085	27 737	20 034	12 060	60,2	3 352	16,7
1914	4 802	26 866	19 409	12 910	66,5	2 119	10,9
1915	3 708	21 027	15 266	11 656	76,4	—	—
1916	3 110	16 894	12 325	9 788	79,4	—	—
1917	2 353	11 414	8 369	6 164	73,7	—	—
1918	2 522	12 542	9 252	7 356	79,5	—	—
1919	3 986	21 925	16 014	6 358[2])	.	—	—
1920	4 009	24 244	17 575	10 830	61,6	15	0,1
1921	3 975	24 956	18 119	11 400	62,9	171	0,9
1922	4 345	28 611	20 743	13 383	64,5	735	3,5
1923	4 621	31 329	22 730	14 274	62,8	1 214	5,4
1924	5 122	34 652	25 110	14 995	59,7	1 647	6,6
1925	5 337	36 910	26 762	16 016	59,9	1 791	6,7

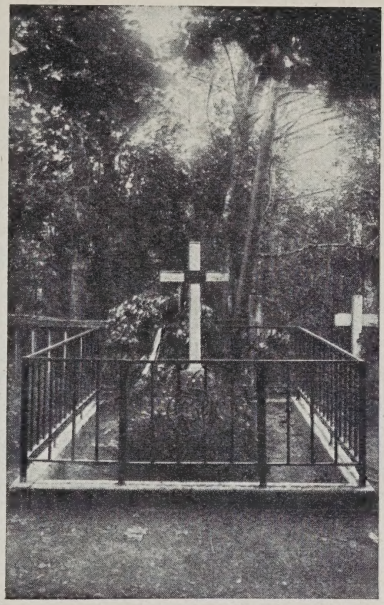
[1]) Ueber den Anteil der einzelnen Nationen am Gesamtverkehr sind Angabe erst seit 1880 veröffentlicht. [2]) Von Januar bis August einschließlich.

J. F. LEHMANNS VERLAG / MÜNCHEN

Deutsche Gedenk- und Weihestätten

93 prächtige Bilder
mit einem
Vorwort von Freiherrn
Börries v. Münchhausen

Leicht gebunden M. 4.—
in Leinen gebd. M. 5.—



Flex' Grab

Kloster Lorsch / Dome zu Speyer und Quedlinburg / Kaiserpfalz Goslar / Kyffhäuser / Kölner Dom und Strassburger Münster / Stephansdom in Wien / Bremer und Lübecker Rathaus / Das Rütli / Nürnberg / Klosterkirche Heilsbronn / Bischöfliche Residenz in Augsburg / Prager Rathaus / Stralsund / Dinkelsbühl / Heidelberger Schloss / Thorner Rathaus / Sanssouci / Arndts Geburtshaus / Universität Jena / Goethes Gartenhaus / Schillers Geburtshaus / Befreiungshalle / Völkerschlachtdenkmal / Beethovens Geburtshaus / Brandenburger Tor / Walhalla / Bismarckdenkmal, Hamburg / Burgtheater Wien, Deutsches Museum / Boelckes Grab u. a. m.

Nicht nur der heranwachsenden Jugend, auch dem Erwachsenen muss dieses Buch wertvolle Anregungen geben. Das Auf und Nieder der deutschen Geschichte, die Höhepunkte und Zeiten der grössten Niederlagen treten einem entgegen. Die Ausstattung ist ganz hervorragend.
Dorpater Zeitung.

An diesem wundervollen Buch hat man wirklich eine helle Freude.
Pommersche Tagespost.

J. F. LEHMANNS VERLAG / MÜNCHEN

DEUTSCHLANDS RUHMESTAGE ZUR SEE

20 Bilder aus der deutschen Seekriegsgeschichte in Kupferlichtdrucken nach Originalgemälden von Marinemaler Prof. HANS PETERSEN. Format 52 × 69. Bildgrösse 30 × 39 cm. In Mappe M. 40.—. Einzelbilder M. 4.—

Eroberung Kopenhagens durch die Hansa 1312 / Konrad von Jungingen belagert Wisby 1394 / Klaus v. d. Lippe, Bürgermeister von Stralsund, schlägt die dänische Flotte 1428 / Sieg Bokelmann's über sechzehn dänische Schiffe bei Bornholm 1455 Paul Beneke's Sieg über die englische Flotte 1468 / Die Welser landen in Venezuela 1528 / Karl V. kämpft mit von Deutschen bemannten genuesischen Schiffen in Tunis 1570 / Seeschlacht bei Bornholm. Eroberung des „Leopard" 1676 / Kampf brandenburgischer und spanischer Schiffe bei St. Vincent 1681 / Besitzergreifung der Guineaküste durch die Schiffe „Morian" und „Kurprinz" 1682 / Kapitän Karpfangers Sieg über fünf französische Schiffe 1681 / Gefecht bei Helgoland 1849 / Prinz Adalbert bei Tresforcas 1856 / Gefecht bei Jasmund 1864 / Tegetthoff bei Helgoland 1864 / „Nymphe" beim Putziger Wick. Angriff auf das französische Blockadegeschwader (Nachtstück) 1870 / „Augusta" vor der Girondemündung nimmt zwei französische Schiffe und verbrennt einen französischen Regierungsdampfer 1871 / „Meteor" und „Bouvet" vor der Rhede von Havanna 1890 / Untergang des „Iltis" 1896 / Deutsche Flotte in Kiautschou 1898

DEUTSCHLANDS HELDENKAMPF

Von General der Kavallerie FRIEDRICH v. BERNHARDI.
Mit 100 Kartenskizzen, 544 Seiten. Gebunden ℳ 8.—
Die beste kurzgefasste Darstellung des Weltkrieges 1914/18!